

図5の車両用ブレーキペダル装置100は、上記ブレーキペダル装置80に比較してペダル比可変機構102が相違し、(a)支持軸16と平行な取付軸104まわりに回転可能にブラケット14に配設されるとともに、取付軸104と平行な連結軸106まわりに相対回転可能に前記ロッド24に連結された中間レバー108と、(b)中間レバー108と前記出力部材として機能するペダルアーム110とに跨がって設けられ、ペダルアーム110の回転に伴って中間レバー108を回転させる係合装置としてのカム機構112と、を有して構成されている。カム機構112は、ペダルアーム110に配設されたカムローラ114と、中間レバー108に設けられたカム接触部116とによって構成されており、カム接触部116の形状などによりペダル比の特性を適宜設定できる。なお、図6に示すように、滑り接触するカム機構120を採用することもできる。また、このようなカム機構112、120を用いたペダル比可変機構102を、前記図1に示す車両用ブレーキペダル装置10など他の車両用ペダル装置に適用することも可能である。

#### 【0034】

以上、本発明の実施例を図面に基いて詳細に説明したが、これ等はあくまでも一実施形態であり、本発明は当業者の知識に基づいて種々の変更、改良を加えた態様で実施することができる。

#### 【図面の簡単な説明】

##### 【図1】

本発明が車両用ブレーキペダル装置に適用された場合の一実施例を説明する概略正面図で、踏部が前側移動端に位置決めされている状態である。

##### 【図2】

図1のブレーキペダル装置において、踏部が後側移動端に位置決めされている状態である。

##### 【図3】

図1のブレーキペダル装置のペダル比特性の一例を示す図である。

##### 【図4】

前後調節装置が異なる他の実施例を示す図である。

【図5】

トルク比可変機構が異なる更に別の実施例を示す図である。

【図6】

本発明の更に別の実施例を示す図である。

【符号の説明】

10、80、100：ブレーキペダル装置（車両用ペダル装置） 14：ブラケット 16：支持軸 20、86：踏部 24：ロッド（動力伝達部材） 26、84：前後調節装置 28：出力部材 30：調節リンク 32：連結軸（第4連結軸） 34：踏み部材 36：連結軸（第5連結軸） 38：連結軸（第6連結軸） 40：連動リンク 42：調節手段 58、102：ペダル比可変機構 60：連結リンク 62：回動レバー 64：取付軸 66：連結軸（第1連結軸） 68：連結軸（第2連結軸） 70：連結軸（第3連結軸） 82、110：ペダルアーム（出力部材）

0007246-10001

【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 前後調節可能な車両用ペダル装置において、ペダル比特性の設定の自由度を向上させることにより、前後調節と相まって一層優れたペダル操作性が得られるようにする。

【解決手段】 出力部材 2 8 とロッド 2 4 との間に連結リンク 6 0 および回動レバー 6 2 を介在させ、踏部 2 0 に対する踏み操作力が出力部材 2 8 から連結リンク 6 0 および回動レバー 6 2 を経てロッド 2 4 に伝達されるようにしたため、回動レバー 6 2 の姿勢や連結位置などを適宜設定することにより、踏みストロークに対するペダル比の特性を容易に変更することが可能で、ペダル比特性の設定の自由度が高くなり、踏部 2 0 の前後調節と相まってペダル操作性が大幅に向上する。

【選択図】 図 1

09977246.101601